



Dossier du BHI No S3/0128

LETTRE CIRCULAIRE No 33/2005
24 mars 2005

COMITE HYDROGRAPHIQUE DE L'OHI SUR L'ANTARCTIQUE
4^e réunion, île de Kythnos, Grèce, 6-8 septembre 2004

Monsieur le Directeur,

La 4^e réunion du Comité hydrographique de l'OHI sur l'Antarctique (HCA) a eu lieu sur l'île de Kythnos, Grèce, du 6 au 8 septembre 2004. Le compte rendu de la réunion est disponible sur le site Web de l'OHI (www.iho.shom.fr > Reg Hydro Commissions > HCA).

Il convient de souligner que la coopération avec l'IAATO et la COMNAP s'est avérée extrêmement fructueuse. Des représentants de ces deux organisations ont participé à la 4^e réunion du HCA en tant qu'observateurs. L'IAATO a aimablement exprimé son intention de contribuer, avec des bâtiments d'opportunité, à l'amélioration du niveau de collecte des informations hydrographiques et la COMNAP a présenté des propositions visant à établir des aides à la navigation dans les endroits potentiellement risqués pour la navigation. Il convient en particulier de noter les deux points suivants :

- Les aides terrestres à la navigation dans l'Antarctique. Une liste des AN jusque là recommandées est incluse en **Annexe A**. Les Etats membres souhaiteront peut être porter cette information à l'attention de leurs administrations maritimes nationales.
- Cartes internationales. Le BHI a reçu une proposition d'un membre de l'IAATO en vue d'inclure 11 nouvelles cartes INT dans le plan de cartographie INT pour la région 'M'. Cette question est actuellement examinée par le HCA.

Le représentant de l'OMI a rendu compte des travaux actuels sur la sécurité des navires à passagers de grande dimension et sur l'amélioration de la sécurité de la navigation dans des zones éloignées. On a remarqué que c'était la première fois que l'OMI participait aux réunions du HCA et il a semblé évident que cette contribution était conforme aux objectifs du Comité.

La COI qui y était également représentée a contribué au succès de la réunion.

La récente création de l'IBCSO a été considérée comme un pas en avant en vue de la coordination de la collecte d'informations bathymétriques dans la région de l'Antarctique.

La principale question de la réunion a été la création d'un groupe de travail sur le programme hydrographique du HCA avec les objectifs suivants :

- Établissement d'une déclaration du HCA définissant les priorités en ce qui concerne les exigences en matière de levés.
- Élaboration de directives, complémentaires à la S-44, pour le recueil et la soumission d'observations hydrographiques à bord de bâtiments d'opportunité.
- Promotion et coordination des activités hydrographiques pour un résultat maximum pendant l'année polaire internationale (IPY) (2007-2008) en plaidant pour une initiative hydrographique de l'IPY.

Les développements actuels de ce GT incluent :

- Des critères d'évaluation afin d'accorder une priorité aux zones qui nécessitent des levés,
- Un schéma pour un principal couloir autour de la péninsule Antarctique, appelé "Proposed Maritime Shipping Routes" (routes de navigation maritimes proposées).
- Des directives pour la collecte des informations hydrographiques par des bâtiments de tourisme (devant être fournies à l' IAATO¹ et à la COMPNAP² dès leur finalisation).

Les activités du HCA, telle qu'indiquées ci-dessus, sont conformes aux objectifs des Parties du Traité sur l'Antarctique et des autres organisations internationales participantes, concernées par la qualité et la disponibilité des informations hydrographiques dans des zones éloignées, l'Antarctique étant un parfait exemple de cette condition. Des rapports seront présentés à la prochaine Conférence de l'ATCM (Stockholm, Suède, juin 2005) et à la session NAV 51 de l'OMI qui se déroulera à Londres, RU, en juin 2005.

Comme mentionné précédemment dans cette lettre, il est prévu que le HCA profitera de l'année polaire internationale (IPY, 2007-2008) pour promouvoir les activités hydrographiques dans l'Antarctique. Des contacts ont déjà été établis avec le Comité de planification de l'IPY, via le SCAR³.

En dernier lieu, nous souhaitons vous informer de la tenue de la 5^e réunion du HCA, à Christchurch, Nouvelle-Zélande, du 2 au 4 novembre 2005, à l'aimable invitation du LINZ (Land Information New Zealand).

Tout commentaire sera le bienvenu.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma haute considération,

Pour le Comité de direction

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'H. Gorziglia', written in a cursive style.

Capitaine de vaisseau Hugo GORZIGLIA
Directeur

P.J. : Annexe A – Aides terrestres à la navigation dans l'Antarctique

¹ Association internationale des organisateurs de voyages dans l'Antarctique

² Conseil des directeurs des programmes nationaux relatifs à l'Antarctique

³ Comité scientifique pour les recherches antarctiques

AIDES TERRESTRES A LA NAVIGATION DANS L'ANTARCTIQUE

Introduction.

A la suite de la 3^e réunion du HCA (2003), le BHI a consulté le SCAR, la COMNAP et l'IAATO afin d'obtenir les points de vue des exploitants de navires sur les priorités en matière d'aides terrestres à la navigation. Les points de vue et recommandations exprimés jusqu'à présent sont résumés ci-dessous. Davantage d'informations peuvent être obtenues dans le Doc. HCA4-6.1B qui se trouve sur le site Web de l'OHI (www.iho.shom.fr > Reg Hydro Commissions > HCA > List of HCA/4 Documents). Dans ce document, les indications suivantes méritent d'être notées :

Il est extrêmement difficile et onéreux d'installer et d'entretenir des structures sur la ligne de côte de l'Antarctique. Le montage de nouvelles AN devrait être limité aux endroits où des dangers existent et où l'on rencontre la plus forte densité de navigation. Par ailleurs, il doit exister des moyens d'assurer une fiabilité correcte pour toute nouvelle AN (un facteur de fiabilité inférieur à 80% serait probablement plus dangereux qu'utile). La construction d'objets artificiels comme les AN peut être considérée comme entraînant une modification de la nature et de l'environnement. Dans tous les cas, ceci doit être conforme au Traité sur l'Antarctique et à son Protocole. Notant que plusieurs stations GPS géodésiques permanentes sont déjà exploitées pour des observations géodésiques dans la Péninsule Antarctique, un réseau de trois de ces stations (Jubany-Dallmann, Palmer Base et Rothera Base) pourrait couvrir toute la région AP et fournir à tous les navires opérant dans cette région des positions GPS de très haute précision pour la sécurité de la navigation (supérieure à 10 m).

Il est prévu que cette liste constituera un document permanent, disponible sur le site Web de l'OHI (page HCA). Un contact sera entretenu avec l'organisation ci-dessus afin de mettre à jour et d'enrichir la liste.

| No. | Zone | Type | Latitude | Longitude | Commentaires | Proposition de |
|-----|---|---|----------|-----------|---|---|
| 1 | Péninsule N. Antarctique, à l'E. des îles Sandwich du Sud, détroit de Bransfield | phare | 61° 55'S | 057° 39'W | L'extrémité de la partie orientale des îles Sandwich du Sud doit être contournée lorsque le navire se dirige vers le détroit de Bransfield ou en revient. En face de la côte se trouvent de dangereuses roches. | Uwe Pahl, Master RV Polarstern ⁴ , Allemagne |
| 2 | Péninsule N. Antarctique, passage entre l'O. de l'île de Joinville et la PA. | Phares/Feux d'alignement | 63° 22'S | 056° 35'W | Il s'agit du passage entre la partie occidentale de l'île de Joinville et la Péninsule Antarctique. Ce passage est assez souvent emprunté par les navires qui vont et viennent entre le détroit de Bransfield et la mer de Weddell. | Uwe Pahl, Master RV Polarstern, Allemagne |
| 3 | Péninsule N. Antarctique, passage vers le chenal de Neumeyer et la Baie de Pradise. | Phare, feu de préférence établi avec secteurs | 64° 20'S | 062° 58'W | Le passage vers des zones comme le chenal de Neumeyer et la Baie de Pradise est fréquemment approché par des bâtiments de tourisme venant du Nord. | Uwe Pahl, Master RV Polarstern, Allemagne |
| 4 | Péninsule Antarctique, Terre de Graham, Passage de Butler vers le chenal Lemaire | Racon, feu et tour/balise très visibles. | 64 58.9S | 063 47.8W | Heed Rock, roche basse | John Pye, BAS ⁵ |

⁴ exploité par l'Alfred Wegener Institute (AWI)

⁵ British Antarctic Survey

| No. | Zone | Type | Latitude | Longitude | Commentaires | Proposition de |
|----------|---|---|----------|-----------|--|----------------|
| 4 bis | Péninsule Antarctique, Terre de Graham, Passage de Butler vers le chenal Lemaire | Racon, feu et tour/balise très visibles | 64 57.8S | 063 47.1W | Site alternatif à Heed Rock .Le passage est très étroit en un endroit en raison de roches basses de chaque côté appelées « Heed Rock » et « Hazard Reef ». « Hazard Reef » a actuellement une petite balise qu'il est très difficile de distinguer. Là encore, ces roches sont basses et la détermination de leur position à l'aide du radar et d'un relèvement visuel peut être entravée par des icebergs et des fragments d'icebergs conduisant à une identification incorrecte. Une balise correcte facilement identifiable, avec une position certaine, diminuerait grandement les risques d'échouement. | John Pye, BAS |
| 5 | Péninsule Antarctique, îles argentines (Irizar) & Terre de Graham, passage français/Détroit de Penola. | Racon, feu et tour/balise très visibles | 65 13.0S | 064 12.5W | Ile Fanfare. L'ensemble de cet archipel est à faible altitude. En raison des dangers existants il est difficile de faire une approche, en venant de l'Ouest, en utilisant le radar avec certitude. Il est difficile d'effectuer une approche sûre via le passage français dans le détroit de Penola. Là encore, le grand nombre d'icebergs et de fragments d'icebergs rend très difficile l'identification correcte des cibles radar. | John Pye, BAS |
| 5 bis | Péninsule Antarctique, îles argentines (Irizar) & Terre de Graham, passage français/Détroit de Penola. | Racon, feu et tour/balise très visibles | 65 11.4S | 064 12.3W | Ile Fanfare. L'ensemble de cet archipel est à faible altitude. En raison des dangers existants il est difficile de faire une approche, en venant de l'Ouest, en utilisant le radar avec certitude. Il est difficile d'effectuer une approche sûre via le passage français dans le détroit de Penola. Là encore, le grand nombre d'icebergs et de fragments d'icebergs rend très difficile l'identification correcte des cibles radar. | John Pye, BAS |

| No. | Zone | Type | Latitude | Longitude | Commentaires | Proposition de |
|-------|--|---|----------|-----------|--|----------------|
| 6 | Péninsule Antarctique, îles argentines (Irizar), Terre de Graham, chenal Southwind / chenal Grandidier. | Racon, feu et tour/balise très visibles | 65 20.0S | 064 32.8W | Gedges Rocks. | John Pye, BAS |
| 6 bis | Péninsule Antarctique, îles argentines (Irizar), Terre de Graham, chenal Southwind / chenal Grandidier. | Racon, feu et tour/balise très visibles | 65 22.5S | 064 19.6W | Ile Somerville comme alternative aux Gedges Rocks. | John Pye, BAS |
| 7 | Péninsule Antarctique, Austin Rocks, au Sud de Deception, au milieu de l'extrémité australe du détroit de Bransfield et du détroit de Boyd | Racon, ou balise feu | 63 26S | 061 05W | Tous les bâtiments qui se dirigent vers le Sud des îles Shetland passeront ces roches s'ils empruntent le détroit de Gerlache. Ces roches sont basses et si de petits icebergs existent, il est possible d'en faire une identification incorrecte en tant qu'Austin Rocks, ce qui entraîne un danger d'échouement. | John Pye, BAS |